

PA

582

Médiathèque VS Mediathek



1010809481

PA 582

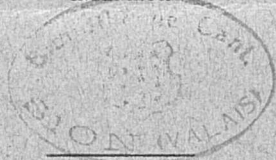
SIMPLON — GEMMI
LÖETSCHBERG

CRITIQUES

PAR

JAMES LADAME

INGÉNIEUR



Prix : 0 fr. 20

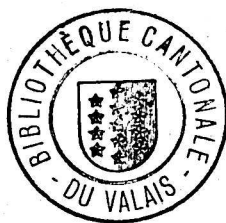
EN VENTE :

Chez tous les libraires
ET CHEZ M^{lle} MOLLET, LIBRAIRE A NEUCHÂTEL

OCTOBRE 1906

PA

582



1245

SIMPLON — GEMMI
LÖETSCHBERG

CRITIQUES

PAR

JAMES LADAME

INGÉNIEUR

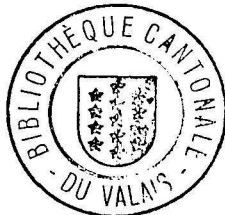
Prix : 0 fr. 20

EN VENTE :

Chez tous les libraires

ET CHEZ M^{lle} MOLLET, LIBRAIRE A NEUCHÂTEL

OCTOBRE 1906



BIOGRAPHIE SOMMAIRE DE JAMES LADAMÉ

Naissance le 1^{er} janvier 1823, à Dombresson, canton de Neuchâtel.

1843-1847. — Elève à l'Ecole polytechnique et à l'Ecole des mines de Paris.

1847-1852. — Sous-directeur des mines, usines et fonderies du Finistère (Poullaouen et Huelgoat).

1852-1853. — Etudes à la construction du chemin de fer de Ceinture de Paris et de la ligne de Paris-Strasbourg.

1853-1856. — Conseiller d'Etat et directeur des travaux publics du canton de Neuchâtel.

1856-1860. — Promoteur, Ingénieur en chef et directeur technique du chemin de fer du Jura Industriel (Jura Neuchâtelois).

1860-1870. — Ingénieur en chef du chemin de fer du Nord de l'Espagne (construction de la traversée des Pyrénées).

1870-1872. — Ingénieur en chef de tous les services de l'exploitation des chemins de fer portugais.

1878-1883. — Ingénieur en chef de la construction de la ligne de Clermont à Tulle, avec embranchement.

Publication de nombreuses brochures relatives à divers chemins de fer et autres affaires.

PRÉAMBULE

Depuis plusieurs années, j'ai constamment combattu les monstruosités et les àneries techniques et financières dont la traversée du Simplon et celle des Alpes Bernoises ont été et sont encore l'objet, de la part des politiciens, des tripoteurs d'affaires et des ingénieurs de pacotille.

Mes observations n'ont d'ailleurs jamais été réfutées et les hommes d'affaires empochent dans ces entreprises des millions aux dépens du public.

J'ai encore adressé récemment à M. Hirter, président du Comité du Löetschberg, une lettre que je crois devoir publier aujourd'hui, non seulement à titre de renseignement et comme document historique, mais encore pour sauvegarder ma responsabilité. Voici cette lettre :

LETTRE A M. HIRTER

Paris, le 27 mars 1906.

*Monsieur Hirter, président du Comité
du Löetschberg.*

Monsieur,

J'ai appris, par les journaux, que vous étiez le président du Comité du chemin de fer par le Löetschberg.

Vous n'ignorez pas, sans doute, qu'au commencement de 1889, j'ai publié un ouvrage important pour proposer de faire passer le chemin de fer Calais-Milan

par la ville de Berne en traversant les Alpes Bernoises à la Gemmi et en faisant une nouvelle traversée du Jura. J'avais d'abord placé celle-ci entre Glovelier et Reconvilier, mais, en 1893, je l'ai reportée de Moutier à Granges. (Voir ma brochure sur Soleure-Moutier, 5 février 1893, et le *Démocrate de Delémont*, du 27 août 1897.)

Mon projet avait pour but de réduire de 80 kilomètres, par rapport au Saint-Gothard, la distance par chemin de fer de Calais à Milan.

Ce projet a fini par intéresser la population du canton de Berne, mais, malheureusement, il est tombé entre les mains de politiciens, de tripoteurs et d'ingénieurs incapables qui l'ont complètement dénaturé, tels que Lommel, Teuscher, etc.

Je me propose donc de publier une nouvelle brochure pour éclairer complètement le public et protester énergiquement contre les projets néfastes et absurdes qu'on veut opposer au mien. — J'ai déjà écrit à ce sujet à MM. les ingénieurs Greulich et Emch diverses lettres dont je vous envoie ci-joint copie, afin que personne n'ignore l'opposition énergique que je fais à ces projets.

Je tiens absolument à mettre ma responsabilité à couvert et ne veux pas qu'on puisse dire tôt ou tard que par mon silence j'ai donné mon approbation à ces projets insensés.

Je n'ai pas le temps actuellement de faire et de publier la brochure que je vous annonce et je ne pense même pas pouvoir le faire avant un an, mais en attendant je vous envoie copie de mes lettres précitées en date des : 14 avril 1903, 18 juin 1904, 27 janvier 1905, 23 février 1905.

Ces lettres vous donneront un avant-goût des observations que j'ai à faire.

Mon tunnel par la Gemmi, qui est à la cote maxi-

mum de 930 mètres (1), doit être coudé comme celui que j'ai proposé pour le Simplon (2) et qui malheureusement n'a pas été suivi, ce qui a manqué faire échouer complètement cette entreprise. Voilà à quel déshonneur la Suisse a été exposée grâce à l'orgueil, à la bêtise et à la cupidité des hommes qui ont dirigé cette affaire.

Le tunnel de la Gemmi (3) devra être formé de trois alignements droits, l'un allant de Mittholz à Cluse, le second allant de Cluse au col de la Gemmi et le troisième de ce col au Rhône. On obtiendra ainsi un profil suivant lequel l'épaisseur du terrain au-dessus du tunnel ne serait au maximum que de 1.500 mètres et par conséquent de 250 à 300 mètres plus faible que dans les projets proposés par le Löetschberg. Cette diminution d'épaisseur procurera un abaissement de 5° à 10° dans la température souterraine. On sera ainsi débarrassé des grandes difficultés que les hautes températures ont suscitées au Simplon et au Gothard. Ces difficultés sont, comme on sait, les seules qui soient réellement redoutables dans la construction des tunnels et ce sont par conséquent celles qu'on doit éviter à tout prix. Mais je ne doute pas qu'ici comme au Simplon, on fera fi de mes observations. Cela m'est d'ailleurs parfaitement indifférent et m'amuse.

(1) Le tracé par le Löetschberg monte à 300 mètres plus haut que celui de la Gemmi, soit à la cote 1.242 mètres (sommet du grand tunnel). La cote du Saint-Gothard n'est que de 1.134 mètres. Grâce à cette *ascension inutile et grotesque de 300 mètres* la traversée eu chemin de fer par le Löetschberg exigera au moins une demi-heure de plus qu'en suivant mon tracé par la Gemmi. — *Joli résultat!* — Il y a à Fribourg un professeur appelé Paul Girardin qui trouve ce *résultat* excellent. C'est donc un âne. Hi-Han!!

(2) Voir mon ouvrage Calais-Milan de 1889 et ma brochure *Traversée du Simplon*, du 6 octobre 1894.

(3) Ce tunnel aurait 23.800 mètres de long avec une pente moyenne de 12 ⁰/100.

J'ajouterai encore que mon tracé par la Gemmi ne coûtera pour deux voies que 60 millions, soit seulement la moitié environ de ce que coûteront les autres tracés proposés si on les exécute également à deux voies.

Je résume sommairement mon opinion sur toute cette affaire par les observations suivantes :

Le gouvernement bernois barbote.

Les politiciens, les banquiers et les entrepreneurs tripotent.

Les ingénieurs de pacotille et les géologues ergotent et radotent.

Toute cette affaire n'est donc qu'une affreuse gargole.

Avec considération,

JAMES LADAME.

Ingénieur,

2, place Sorbonne, à Paris.

CONCLUSIONS

Il résulte de ce qui précède :

1° Que la traversée par le Löetschberg, construite à deux voies, coûtera environ le double, soit 50 à 60 millions de plus que la traversée par la Gemmi. — Ce gaspillage scandaleux ne servira qu'à enrichir à millions aux dépens du public quelques hommes d'affaires retors et rapaces!!

2° Que la traversée en chemin de fer par la ligne du Löetschberg exigera au moins une *demi-heure de plus* que la traversée par la Gemmi et aura de plus le grave inconvénient d'augmenter considérablement les frais d'exploitation eu égard à l'ascension extravagante de 300 mètres et au rude climat des régions aussi élevées!!

Soyez donc heureux, braves Helvétiens et petits-fils de l'illustre Guillaume Tell, et amusez-vous bien puisque vous allez faire au Löetschberg encore plus de sottises qu'on n'en a fait au Simplon. — Hourra, gloire et triomphe!!

J'aurais encore bien d'autres *observations des plus amères à formuler* au sujet du Simplon et du Löetschberg, mais je n'ai pas le temps aujourd'hui de m'y arrêter, ce sera donc pour l'année prochaine, si Dieu me prête vie.

En attendant, je me tords de rire en contemplant et admirant la comédie et la bêtise humaine!

